

Venerdì, 8 settembre 2000

Presiede:

Giancarlo TESINI
(Presidente di Federtrasporto)

GIANCARLO TESINI
(Presidente di Federtrasporto - ROMA)

Sono molto onorato di presiedere la sessione odierna nella quale si procederà ad ascoltare due relazioni previste, la prima sul turismo e la seconda sulla programmazione nell'accordo quadro dei trasporti in Sicilia. Vi sarà poi un intermezzo del sottoscritto, di presentazione di alcune considerazioni emerse nel Convegno, prima dei discorsi conclusivi del Magnifico Rettore dell'Università di Messina e del Presidente della Regione Siciliana, onorevole Leanza.

Passo la parola al dottore Lo Bello che sostituisce il Presidente di Federturismo, dottore Abete. Il dottore Lo Bello è Presidente dell'Associazione Industriali di Siracusa e quindi, grazie alla sua conoscenza più diretta, ci può fare un quadro delle prospettive nel settore turistico, così rilevante per la vita economica dell'Isola.

RELAZIONI

IVANHOE LO BELLO

(Presidente dell'Associazione Industriali di Siracusa)

NUOVE TECNOLOGIE, LOGISTICA E SVILUPPO DEL TURISMO

Grazie, presidente Tesini. Io porto il saluto del Presidente di Federturismo, dottore Abete, che ha già partecipato a un incontro organizzato dal CUST e che conserva un ricordo molto positivo di quella iniziativa. Purtroppo altri impegni lo hanno costretto a non intervenire e sono qui a rappresentarlo, spero degnamente.

Farò una riflessione più orientata al nostro territorio, come ha accennato il presidente Tesini. Credo che l'aspetto più rilevante di questo Incontro sia unire le riflessioni di studiosi del settore a riflessioni più operative di soggetti, persone, organizzazioni che valutano questo aspetto nell'attività imprenditoriale quotidiana. Mi sarà consentito un taglio più strettamente operativo e molto meno legato a riflessioni ampie sul settore turistico e sulle problematiche di interazione con i trasporti. Ciò che considero estremamente interessante è legare queste problematiche all'utilizzo delle nuove tecnologie, estremamente vitali per le prospettive di sviluppo della nostra economia.

Nell'analisi delle prospettive turistiche voglio partire da alcune indicazioni metodologiche. Intanto dobbiamo capire cosa si intende per *new economy*. La *new* e la *old economy* non sono due economie contrapposte, ma la *new economy* sostanzialmente innova profondamente tutta una serie di processi gestionali della *old economy*. Ci avviamo verso uno scenario dove si stanno modificando radicalmente i metodi di produzione, di progettazione dei prodotti e servizi, di distribuzione, di comunicazione azien-

dale. Ovviamente tutto questo avrà un impatto considerevole sul contesto economico-sociale che ci circonda e, quindi, inevitabilmente, al di là delle applicazioni pratiche di cui parlerò in coda al mio intervento, è chiaro che le nuove tecnologie permeano tutta la *old economy*, e nel caso di specie, hanno effetti importantissimi sugli assetti di trasporto e sulle problematiche turistiche. Alcune caratteristiche sono utili anche a comprendere le riflessioni che seguiranno sul turismo, perché secondo me sono due le caratteristiche più rilevanti dell'utilizzo della nuova tecnologia. Da un lato, e questo riguarda più in generale il settore industriale, è in atto un passaggio, abbastanza veloce, dalla cultura della vendita di un prodotto/servizio definito generico alla cultura della produzione e vendita di un servizio personalizzato e mirato sul cliente. Questa personalizzazione è consentita in maniera rilevante dall'utilizzo delle nuove tecnologie.

In questo contesto, altro elemento fondamentale è la relativa perdita di importanza e peso degli investimenti fissi di capitale a favore di una sostanziale dematerializzazione dell'attività d'impresa che è caratteristica dell'utilizzo delle nuove tecnologie. Ci sono imprese ad altissima capitalizzazione borsistica operanti nel settore delle nuove tecnologie che hanno investimenti fissi incomparabilmente minori a quelli di imprese che operano in settori più maturi.

Ma per poter capire i nessi forti tra nuove tecnologie e sviluppo turistico non si può non partire dalle dinamiche in atto nel settore turistico, valutando anche le integrazioni col settore dei trasporti. E qui è utile ricordare che se appare ovvia alla larga parte dei presenti, spero non appaia ovvia a una larga parte dei nostri amministratori pubblici. La verità è che, specialmente nel nostro contesto regionale, turismo e trasporti, con tutte le problematiche logistiche che ne conseguono, continuano ad essere trattati come settori separati. L'industria del turismo e l'industria dei trasporti sono entrambe estremamente territorializzate e quindi si intrecciano inestricabilmente e danno un approccio unitario al consumatore finale. Questo comporta che sono necessarie politiche del turismo e politiche del trasporto integrate nel

contesto della programmazione regionale e della pianificazione locale. Del resto il problema sta tutto in poche cifre che sono indicative delle potenzialità che si aprono per il settore turistico in Sicilia e nel nostro paese e dei pericoli che corriamo se non facciamo camminare parallelamente politiche di programmazione e di intervento nei due settori. Io cito alcuni dati. L'Organizzazione Mondiale del Turismo stima che il numero dei turisti che si muoveranno tra paese e paese passerà da un dato del 1995, pari a 565 milioni, a un dato nel 2020, pari a un miliardo e 602 milioni. Si tratta di un dato sottostimato risalente a quando furono realizzate queste rilevazioni. A questa cifra va aggiunto il numero degli spostamenti e quindi degli utilizzatori del prodotto trasporto e del prodotto turismo che si muovono all'interno dello stesso paese e che ha una dimensione quasi equivalente a questo numero. La tendenza alla crescita fortissima della mobilità turistica dà ragione a quella che appare a molti una ovvietà, e cioè che nessuna politica di sviluppo del turismo può prescindere da una attenta pianificazione delle attività di trasporto.

Prima di passare a una valutazione operativa, credo che si debba fornire un quadro della situazione attuale che non è certamente rassicurante. Lo stato dei trasporti e delle strutture logistiche in Sicilia è sotto gli occhi di tutti. Ritardi enormi nel completamento delle infrastrutture viarie, strutture aeroportuali carenti, infrastrutture logistiche spesso inesistenti in aree molto importanti della Regione. Questo è il frutto di una serie di carenze programmatiche dell'Ente Regione degli ultimi anni, non soltanto anni recenti ma passati. Si è spesso privilegiata la politica degli interventi a pioggia senza comprendere che una serie di infrastrutture di base sul territorio erano la condizione di dinamiche di sviluppo non solo legate al settore turistico, ma al settore economico in generale. A questo unisco le forti carenze della portualità, che è un elemento di grande gravità in una regione insulare con una grande vocazione mediterranea.

Sul turismo, ormai le indagini hanno stabilito dei punti fermi di valutazione. Però i punti critici che ci troviamo ad affrontare, e che a mio avviso devono essere i nodi su cui intervenire in una prospettiva di rilancio, sono, da un lato, la fortissima stagionalità dell'offerta e della domanda turistica, che è una contraddizione forte considerate le caratteristiche del territorio legate a condizioni climatiche positive e alla fruizione dei beni culturali che potrebbero consentire un allungamento della stagione turistica – e quindi una forte destagionalizzazione sia dell'offerta che della domanda – e, dall'altro, la carenza di infrastrutture che è uno dei nodi che ha ritardato e che ritarda lo sviluppo del nostro settore turistico. Spesso viene fatto un errore da parte degli operatori privati: quando parlano a convegni e sviluppano riflessioni ampie sui settori economici, spesso trascurano le mancanze e le deficienze degli operatori privati. In Sicilia, purtroppo, c'è bisogno di un grande progetto di formazione professionale. La qualità dei servizi offerti non è una qualità adeguata alle grandi ambizioni che il settore turistico riveste nelle nostre prospettive di sviluppo economico, come scarsamente adeguata è una cultura generale che dovrebbe permeare tutte le comunità locali e che è la cultura dell'accoglienza turistica, che spesso da noi non va oltre alla generica e storica simpatia e capacità d'accoglienza del cittadino siciliano. Non fa sistema, i cittadini non sono attrezzati nel loro complesso a contenere e ad accogliere flussi importanti di turismo. Questo è un problema rilevante che ha refluenze più ampie e che riveste un'importanza decisiva nelle dinamiche di sviluppo del settore turistico. Insieme alla formazione professionale occorre aggiungere un livello qualitativo delle strutture non eccelso. Abbiamo bisogno di ingenti investimenti per adeguare molte delle nostre strutture alle tendenze in atto sul mercato. E poi, probabilmente, una certa frammentazione della proprietà delle strutture che rende alquanto deboli i nostri operatori nelle politiche di *incoming*, penalizzando estremamente il territorio.

Ho voluto sottolineare solo alcuni argomenti che mi sembrano i più interessanti per comprendere lo stato attuale del set-

tore turistico e quindi le iniziative che vanno adottate per ipotizzare percorsi di sviluppo. Sotto questo profilo una notazione non può mancare. Tutto questo è frutto di precisi ritardi e di precise responsabilità che purtroppo coinvolgono larga parte delle classi dirigenti della nostra Isola, cui devono iscriversi a pieno titolo molti dei nostri operatori turistici. Voglio dare un taglio molto più operativo ed attento ai fattori locali, quindi, voglio citare un progetto turistico che, come Associazione Industriali di Siracusa, abbiamo iniziato a sviluppare da qualche mese. Come voi sapete Siracusa è una realtà che ha una grande, naturale vocazione turistica, determinata dalla grande disponibilità di beni culturali, beni ambientali e paesaggistici. È mancata sempre nella nostra realtà una capacità di mettere sul mercato queste potenzialità. Noi abbiamo flussi consistenti di arrivi, presenze scarse determinate da un livello molto basso della ricettività locale e dalla pressoché inesistenza di servizi connessi alla ricettività in grado di determinare flussi di *incoming* della domanda turistica. Noi ci siamo attivati, consapevoli che uno dei problemi più rilevanti per il mancato decollo della nostra area sia stato sempre la mancanza di progettualità dei soggetti locali, e abbiamo deciso, anche per attuare un processo di diversificazione (voi sapete benissimo che la nostra provincia è anche caratterizzata da una fortissima presenza industriale) che tendesse a valorizzare le nostre risorse locali, e che potesse trovare in queste opportunità territoriali un elemento di sviluppo interessante. Mancava un elemento progettuale e lo abbiamo fatto in qualche modo sostituendoci agli attori pubblici. Abbiamo incaricato una banca d'affari per farci da *advisor*, abbiamo bussato alle grandi aziende della nostra zona industriale per cercare finanziamenti, abbiamo attinto al nostro bilancio associativo ed abbiamo avviato un progetto di sviluppo turistico. Le caratteristiche su cui si basa questo progetto sono quelle della nostra realtà e cioè grandissima disponibilità di beni culturali, due centri storici idealmente collegati anche sotto il profilo dell'omogeneità architettonica – mi riferisco a Ortigia e Noto –, beni paesaggistici, la di-

sponibilità di larghe zone della costa tutte balneabili, processi in atto di definizione degli assetti di depurazione. Su queste basi abbiamo cominciato a sviluppare questo progetto turistico e tutti si sono dimostrati estremamente interessati dalle potenzialità della nostra area. L'adesione al progetto è nata quando questi operatori privati hanno avuto la certezza che alcuni investimenti in corso avrebbero colmato da qui a quattro anni la gravissima carenza infrastrutturale della nostra area. Mi riferisco all'avvio della costruzione della Siracusa-Gela nel tratto fino a Rosolini, alla progettazione esecutiva della Siracusa-Catania, all'imminente avvio dei lavori di ampliamento dell'aeroporto di Fontanarossa. Catania avrà, infatti, una capacità di accoglienza di cinque milioni di passeggeri che potranno essere molti di più se continueranno i *trend* di crescita di questi anni. Calcolate che l'aeroporto di Catania, che era stato progettato per 700.000 passeggeri, nel 2000 chiuderà con quasi quattro milioni di passeggeri annui. Quando questi operatori, tutti operanti nei mercati nazionali e internazionali con grandi capacità di *incoming*, hanno avuto la certezza che tutte queste opere erano avviate e che fra quattro anni sarebbe completamente mutato lo scenario infrastrutturale della provincia, con il più grosso aeroporto del Mediterraneo, hanno visto la possibilità concreta di realizzazione dei progetti.

Questa è una chiave interpretativa estremamente interessante per comprendere come molto spesso ritardi infrastrutturali, mancanza di progettazione unificata possono non innescare dinamiche di sviluppo che appaiono naturali in alcuni contesti locali. Altro elemento decisivo che voglio sottolineare è stata l'estrema disponibilità delle istituzioni locali a valutare questo progetto come un'ipotesi di sviluppo primario nel territorio siracusano. Il Comune e la Provincia hanno costituito, insieme alla Capitaneria di Porto e alla Sovrintendenza alle Belle Arti, un tavolo comune che porterà in breve tempo ad un accordo di programma su una variante urbanistica che anticiperà le previsioni del piano regolatore *in itinere* e che

introdurrà il progetto turistico nella sua interezza nel PIT (Piano Integrato Territoriale) di Siracusa. Il caso citato è estremamente rilevante perché tocca i due aspetti sui quali il nostro territorio sconta ritardi maggiori. Da un lato l'infrastrutturazione, il fatto che questi grandi operatori abbiano subito aderito al progetto dopo aver acquisito la certezza dell'infrastrutturazione del territorio, ed il fatto che i soggetti privati coinvolti abbiano costituito un tavolo di concertazione con tutte le istituzioni pubbliche interessate, che ha avviato un progetto che sul territorio vale ottocento miliardi di investimento tra pubblico e privato, che avrà, a medio termine, ricadute occupazionali per oltre 3500 posti di lavoro e che porterà 6500 posti letto aggiuntivi nella nostra provincia, oltre tutta una serie di servizi connessi nell'asse di sviluppo tra Siracusa e Noto. Questo caso, secondo me emblematico, dovrebbe suggerire qualche cosa ai nostri amministratori regionali perché dove queste condizioni si realizzano è possibile ipotizzare, con tempi molto veloci, anche progetti di sviluppo molto significativi.

Un altro elemento che voglio sottolineare, e che a mio avviso sta alla base del mancato decollo turistico di alcune aree, è la carenza di programmazione urbanistica finalizzata allo sviluppo turistico. I piani regolatori in tutti i comuni con una grande vocazione turistica sono stati piani regolatori che non hanno incentivato e che non sono stati assolutamente costruiti su ipotesi di sviluppo del territorio in chiave turistica. Spesso si è andato dalla sottostima delle strutture ricettive alla programmazione di infrastrutture assolutamente inadeguate e carenti sul territorio.

Ma voglio fornire un altro elemento. Questo progetto guarda pure alle nuove tecnologie, anzi ne ha fatto uno degli elementi caratterizzanti. Noi stiamo elaborando, con il supporto di alcune società specializzate nel settore, tutta una serie di innovazioni tra cui una piattaforma tecnologica in grado di supportare in maniera efficiente servizi di prenotazione e di commercio elettronico per le piccole e medie imprese tu-

ristiche della nostra realtà locale, percorsi formativi per l'introduzione delle *best practices* sul commercio elettronico dai nostri operatori iscritti all'Associazione, delle soluzioni agevolative per l'utilizzo di internet e per l'accesso a banda larga anche in una chiave di sviluppo del commercio elettronico. Stiamo incentivando lo sviluppo di prodotti multimediali collegati all'offerta turistica del nostro territorio piuttosto ampia con riferimento non solo all'offerta ricettiva ma anche alla fruizione dei beni culturali. Stiamo sviluppando ipotesi di cataloghi elettronici, assistenza turistica *on line*, carte di credito multiservizi specializzati sia nel settore della ricettività turistica che dei servizi connessi. Uno dei progetti più ambiziosi è quello della creazione di una banca dati permanente sul mercato turistico locale che metta in rete e immagazzini tutti i dati più rilevanti sul nostro territorio in una chiave di proiezione e di valutazione delle esigenze del cliente.

Ripeto e concludo. Se si avvia un progetto razionale di definizione degli assetti infrastrutturali delle varie realtà locali che hanno una grande vocazione turistica, e se questo avvio e completamento è supportato da una collaborazione forte tra pubblico e privato in una logica di proiezione al mercato, di valutazione delle esigenze degli operatori che devono investire sul territorio, e se su queste due linee evolutive si innesta l'utilizzo sapiente e aggiornato delle nuove tecnologie, credo che si possa aprire, per il nostro territorio regionale, una frontiera importante di sviluppo in un settore che, e i dati che ho illustrato prima lo dimostrano, potrà avere nella nostra economia un peso sempre più rilevante e decisivo.

GIANCARLO TESINI

(c.s.)

Devo ringraziare, per la relazione, il dottore Lo Bello, perché non solo ci ha dato un quadro dello stato delle cose per quanto riguarda le possibilità di sviluppo turistico della Regione, ma ci ha portato anche un concreto esempio di progetto cui si sta lavorando. Ha evidenziato anche un aspetto che a me, come Presidente di Federtrasporto, è particolarmente caro, cioè il fatto che, fino ad oggi, tutto il settore delle imprese dei servizi è stato sempre visto in un ruolo piuttosto ancillare, subordinato a quello delle imprese manifatturiere e commerciali, mentre invece credo che il futuro economico sia nelle mani delle imprese di servizi. Il fatto che si promuova qui in Sicilia, in un settore così decisivo come quello turistico, una iniziativa che parte dal privato, mi pare un fatto estremamente significativo, che segna una scelta, nel contesto di uno sviluppo economico sempre più determinato dai processi di liberalizzazione e privatizzazione. Questa inversione di rotta, credo sia molto importante: ma importante non è tanto enunciarla quanto dimostrarla coi fatti concreti, così come ha fatto il dottore Lo Bello, e io di questo lo ringrazio.

Adesso passo la parola al Direttore Regionale della Programmazione della Regione Siciliana, il dottore Busalacchi, che ci parlerà dell'intesa istituzionale di programma e dell'accordo quadro trasporti in Sicilia. Abbiamo sentito ieri che tra gli strumenti previsti dal nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica c'è il PRIT, e cioè il Piano Regio-

nale Integrato dei Trasporti, e siccome nessuno più del Direttore Busalacchi è impegnato nell'elaborazione di questo Piano, ritengo che il suo intervento sarà di estremo interesse.